

# Revue d'histoire maritime

24

Comptes rendus – 979-10-231-1909-1

Gestion et exploitation  
des ressources marines de  
l'époque moderne à nos jours



Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline  
& Sylviane Llinares

n° 24  
Gestion et exploitation  
des ressources marines  
de l'époque moderne  
à nos jours

Gilbert Buti,  
Christophe Cérino,  
Daniel Faÿet  
& Olivier Raveux

Cueillis au fil des littoraux tantôt européens (goémon, barilles), tantôt lointains (wakame), prélevés au fond des mers (corail, éponges, fruits de mer), nombreux sont les organismes marins exploités par l'homme. S'ils arrivent souvent dans nos assiettes, ils entrent aussi dans des circuits commerciaux complexes et dans des chaînes de transformation artisanales ou manufacturières sous l'Ancien Régime, industrielles à l'époque contemporaine.

Ces ressources sont désormais au cœur de nos préoccupations, que l'on s'inquiète de leur épuisement ou que l'on en prospecte de nouvelles. Elles stimulent aussi les convoitises et renforcent le mouvement de territorialisation des mers et océans. De tels enjeux, si actuels, n'en sont pas moins à considérer dans une plus longue durée, ici depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est là tout l'intérêt de ce numéro 24 de la *Revue d'histoire maritime*, riche des analyses des spécialistes reconnus de plusieurs disciplines.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

[www.pups.paris-sorbonne.fr](http://www.pups.paris-sorbonne.fr)

25€  
979-10-231-0578-0

FED  
4124



# Revue d'histoire maritime

24

Gestion et exploitation  
des ressources marines  
de l'époque moderne à nos jours

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0578-0  
PDF complet – 979-10-231-1890-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1891-9  
Présentation du dossier – 979-10-231-1892-6  
Charpentier – 979-10-231-1893-3  
Sintès – 979-10-231-1894-0  
Buti & Raveux – 979-10-231-1895-7  
Faget & Carroll – 979-10-231-1896-4  
Rivoal – 979-10-231-1897-1  
Ferrière & Prima – 979-10-231-1898-8  
Fichou – 979-10-231-1899-5  
Améziane – 979-10-231-1900-8  
Geistdoerfer & Fichou – 979-10-231-1901-5  
Geistdoerfer – 979-10-231-1902-2  
Mariat-Roy – 979-10-231-1903-9  
Varia, Schnakenbourg – 979-10-231-1904-6  
Varia, Boureille – 979-10-231-1905-3  
Chronique, Bon Djemaa – 979-10-231-1906-0  
Chronique, Cloutour – 979-10-231-1907-7  
Chronique, Péton – 979-10-231-1908-4  
**Comptes rendus – 979-10-231-1909-1**

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

## SUP

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (22-23) était consacré à « L'économie de la guerre navale », de l'Antiquité au <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle.

Le prochain numéro (25) portera sur « Le navire à la mer ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

## Éditorial

Olivier Chaline.....	8
----------------------	---

## DOSSIER

### GESTION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES DE L'ÉPOQUE MODERNE À NOS JOURS

#### Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours

Gilbert Buti, Christophe Cérino, Daniel Faget & Olivier Raveux .....	13
--	----

#### La gestion d'une ressource maritime: le goémon en Bretagne (fin XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)

Emmanuelle Charpentier .....	17
------------------------------	----

#### Exploitation, production et commerce des Soudes naturelles en Méditerranée occidentale au XVIII<sup>e</sup> siècle

Nicole Sintès .....	37
---------------------	----

#### Une intégration marseillaise dans la filière corail:

la manufacture royale Miraillet, Rémuzat & C<sup>ie</sup> (1781-1792)

Gilbert Buti & Olivier Raveux.....	55
------------------------------------	----

#### La base de données Histospongia. Exploitation des éponges en méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle: sources, méthodologie, premiers résultats

Daniel Faget & Éric Carroll .....	73
-----------------------------------	----

#### Gérer les ressources lagunaires. La pêche locale dans l'approvisionnement de Venise (XVIII<sup>e</sup> siècle)

Solène Rivoal .....	97
---------------------	----

#### La culture du wakamé en France. Diffusion des savoirs et multiplicité des acteurs dans une controverse scientifique autour d'une ressource marine végétale

Hervé Ferrière & Véronique Prima .....	113
--	-----

#### L'industrie de l'iode de la mer, un produit stratégique (1820-1945)

Jean-Christophe Fichou.....	127
-----------------------------	-----

Fruits de mer méconnus : quelles utilisations ? quels impacts sur la ressource ? Nadia Améziane .....	139
La mer et les ressources marines : pratiques et vertus thérapeutiques Alette Geistdoerfer & Jean-Christophe Fichou .....	157
L'exploitation des ressources océaniques profondes : les rêves et la réalité Patrick Geistdoerfer .....	169
Hommage à Alette Geistdoerfer Émilie Mariat-Roy .....	183

### *VARIA*

Bonne prise ou mainlevée ? Pratique et cadre juridique de la navigation neutre au XVIII <sup>e</sup> siècle Éric Schnakenbourg .....	191
L'implantation de la base opérationnelle de l'île Longue : un enjeu local vite oublié Patrick Boureille .....	207

### CHRONIQUES

Position de thèse. Le port en Mésopotamie aux III <sup>e</sup> et II <sup>e</sup> millénaires av. J.-C. Hommes, activités, techniques et structures Maëva Bou Djemaa .....	227
Position de thèse. Les relations entre l'homme et la mer dans « le pays des Isles de Xaintonge » au XVII <sup>e</sup> siècle Marie Cloutour .....	233
Position de thèse. Penser l'existence de vie dans les profondeurs marines au XIX <sup>e</sup> siècle : d'un abîme impossible à l'origine du vivant (1804-1885) Loïc Péton .....	239

## COMPTES RENDUS

Éric Rieth, <i>Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée</i> .....	245
Yannis Suire, <i>Le Marais poitevin des origines à nos jours</i> .....	247
Yannis Suire (éd.), <i>La Côte et les marais du Bas-Poitou vers 1700</i> <i>Cartes et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi</i> .....	249
Olivier Chaline, <i>Les Armées du roi. Le grand chantier (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)</i> .....	251
Silvia Marzagalli, <i>Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial</i> .....	255
Hervé Pichevin & David Plouviez, <i>Les Corsaires nantais pendant la Révolution française</i> .....	260
Alain Gérard (éd.), <i>Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux</i> .....	263
Guillemette Crouzet, <i>Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)</i> .....	265
Thomas Vaisset, <i>L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme</i> .....	269





# Comptes rendus



## COMPTES RENDUS

Éric Rieth, *Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée*, Paris, Picard, 2016, 352 p.

L'ouvrage s'intéresse à l'architecture et aux techniques de construction des bateaux de mer des trois grands espaces maritimes baignant les côtes de l'Europe : la Baltique, l'Atlantique et la Méditerranée, avec des ouvertures en direction du bassin oriental de cette dernière, sur toute la durée du Moyen Âge : de la fin du <sup>v</sup><sup>e</sup> à la fin du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle. L'approche prend principalement appui sur l'archéologie dont les apports sur le sujet sont essentiels depuis le <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, ce dont témoignent le sous-titre, *archéologie nautique*, et la récurrence du mot au fil des chapitres, à commencer par l'introduction : « Un essai d'archéologie des techniques ». La démarche générale procède par études de cas significatives tout en essayant de proposer une lecture spatiotemporelle globale des formes navales et de leurs évolutions.

Le premier chapitre dresse un état de l'art en rappelant que si Augustin Jal donna une impulsion à l'archéologie navale en France vers 1840, ce furent les Scandinaves qui, grâce aux fouilles des épaves de navires vikings, jetèrent les bases de la discipline et impulsèrent fortement son développement scientifique au milieu du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, d'abord seuls, puis avec l'appui des archéologues anglais, néerlandais, allemands et polonais à partir des années 1950. Le faible nombre d'épaves médiévales découvertes le long du littoral français, contrairement à l'Europe du Nord, accentua la différence, malgré des débuts prometteurs. Les chapitres 2 et 3 présentent les principales problématiques du sujet et les aspects méthodologiques qui leur sont liés, tels les apports respectifs des sources archéologiques (de la fouille à la reconstitution expérimentale) au regard de la documentation écrite et iconographique, ainsi que des enseignements de l'ethnographie.

Les diverses traditions architecturales sont ensuite passées en revue en fonction des différents espaces nautiques dans lesquels elles s'inscrivent. La construction à clin est abordée à partir de l'aire scandinave où elle est remarquablement documentée et où elle a fait l'objet d'études nombreuses et sans cesse plus poussées (chapitre 4), avant que ne soient étudiés les prolongements de cette technique sur les côtes atlantiques de l'Europe, depuis les îles Britanniques jusqu'à la Biscaye (chapitre 5). Tout

en appartenant au monde de la construction à clin, la coque hanséate, avec sa forme lourde et trapue, présente des caractéristiques techniques propres (chapitre 6), de même que la houlque, dont les archéologues n'ont peut-être pas encore percé tous les mystères de la construction, avec un possible assemblage du bordé « à clin inversé », c'est-à-dire en partant du haut de la coque et non pas depuis la quille comme dans la tradition du clin scandinave (chapitre 7). Le basculement dans l'aire méditerranéenne n'est pas seulement géographique, il est aussi technique (chapitre 8). Le bordé à clin, majoritairement et durablement utilisé par les charpentiers de navires de l'Atlantique du Nord-Est et de la Baltique, fait place au bordage à franc-bord et à une construction sur quille et membrures premières, dont l'épave du *Culip VI* (Catalogne, fin du XIII<sup>e</sup>-début du XIV<sup>e</sup> siècle) est un exemple bien documenté. Corrigeant l'impression première d'un espace fractionné avec des techniques de construction diamétralement opposées, le neuvième et dernier chapitre traite des transitions architecturales. L'introduction du gouvernail d'étambot en Méditerranée à la fin du XIII<sup>e</sup> et au début du XIV<sup>e</sup> siècle, comme la diffusion de la construction à franc-bord dans l'espace atlantique au cours du XV<sup>e</sup> siècle (construction à carvelle), témoignent d'un chassé-croisé des techniques qui accompagne le brassage croissant des hommes et des navires sur les mers bordières et dans les ports de l'Europe à partir du Moyen Âge central. Tout au long des chapitres 6 à 9, l'approche est éminemment technique. Le propos se centre sur les « formes, dimensions et proportions » des navires dont les épaves ont été fouillées. Il décortique les « procédés de construction » (quille, membrures, bordés), jauge et compare la géométrie des carènes à partir de la reconstitution des formes et des volumes. En dehors des pierres de lest et de quelques pièces métalliques (clous, rivets), les vestiges archéologiques exhumés ou exondés, sont le plus souvent en bois. Ceux qui ont le mieux résisté au temps appartiennent en général à la coque, du moins à ce qui en reste. Pour reconstituer les agrès (mâts, vergues, antennes, poulies, rames, voiles...) et évaluer le potentiel nautique, l'archéologie expérimentale et la reconstruction d'unités offrent des perspectives intéressantes, qui ouvrent aussi la voie à des formes vivantes de muséographie et de diffusion des connaissances vers un plus large public.

Faisant écho à un avertissement déjà mis en avant dans l'introduction, Éric Rieth se défend en conclusion d'avoir voulu « écrire une synthèse sur l'histoire de l'architecture navale maritime médiévale abordant tous les aspects de ce champ historique ». La matière archéologique disponible à ce jour sur un espace géographique aussi vaste et sur une durée chronologique aussi longue ne permet pas de tendre vers ce but. L'ouvrage n'en comble pas moins un vide bibliographique, en offrant une mise au point en français

qui manquait sur un sujet plus volontiers abordé dans le monde anglo-saxon, scandinave et nordique. Il rassemble, présente et met en perspective des recherches dispersées, qui ne sont pas toujours d'un accès aisé du point de vue bibliographique. Richement illustré (179 figures), accompagné d'un glossaire définissant les termes de marine cités dans le texte (p. 323-327) ainsi que de la traduction en français des mots techniques en anglais (p. 328), sans oublier une bibliographie recensant les travaux cités de manière abrégée en notes (p. 329-344), ce livre de belle facture est un remarquable instrument de travail pour les chercheurs chevronnés comme pour les débutants. Au-delà de ce groupe, les esprits curieux des choses de la mer ne manqueront par d'en tirer profit selon leurs centres d'intérêt.

Michel Bochaca

Yannis Suire, *Le Marais poitevin des origines à nos jours*, La Roche-sur-Yon, Éditions du CVRH, coll. « Les indispensables », 2013, 128 p.

Tous ceux qui s'intéressent à l'histoire du Marais poitevin, et plus généralement à celle de la Vendée, connaissent et apprécient les ouvrages de Yannis Suire. Ce précieux petit livre, remarquablement illustré, comme le font toujours les Éditions du Centre vendéen de recherches historiques, a l'avantage de procurer sous une forme ramassée tout ce qu'il faut savoir sur l'histoire de ce marais et de son évolution jusqu'à nos jours.

Le Marais poitevin, au milieu duquel coule la Sèvre niortaise qui reçoit plusieurs affluents, dont la Vendée, est la seconde zone humide de France. C'est à l'origine une terre marine : le golfe des Pictons, qui s'est formé autour de 4000 av. J. C., lors de la transgression flandrienne. Il en émergeait des buttes calcaires qui étaient alors des îles, comme Maillezais ou Chaillé. On a donc ici plusieurs bourgades qui ont perdu leur statut de port marin. À partir des années 1500, toujours avant l'ère chrétienne, a commencé un retrait des eaux très progressif dont les abbayes ont décidé de tirer profit à partir du XI<sup>e</sup> siècle. Mais, pour aller au-delà, ce que la poursuite de l'envasement de l'ancien golfe permettait, il leur a fallu se lancer dans de grands travaux de dessèchement, ce qui fut entrepris à partir du XIII<sup>e</sup> siècle. Yannis Suire nous montre excellemment les méthodes utilisées, l'essentiel du système de dessèchement étant en place « aux alentours de 1220, après trente ans de travaux » (p. 36). C'est ainsi que « des mains des moines et de leurs ouvriers naît un nouveau marais. Préfigurant l'actuel, il est désormais composé de trois types de paysages : les terres hautes, les marais desséchés et les marais mouillés » (p. 39). C'est la prospérité, mais avec une contrainte : il faut entretenir les digues et les canaux.

Le cadre de l'histoire à venir est ainsi posé. D'un côté, les terres conquises sont très fertiles et, à plusieurs moments, il s'agit de pousser jusqu'au bout

les transformations. D'où plusieurs époques où l'on fait de grands travaux : au début du xvii<sup>e</sup> siècle, avec le Hollandais Bradley, que l'on retrouve aussi en Bordelais et dans le Vexin ; dans le troisième quart du xviii<sup>e</sup> siècle ensuite, puis dans la première moitié du xix<sup>e</sup> siècle. Mais, d'un autre côté, cela s'accompagne de problèmes considérables et de difficultés qui ne le sont pas moins. Elles tiennent d'abord à l'importance des capitaux nécessaires aussi bien pour effectuer les travaux de dessèchement que pour entretenir les canaux et les digues. La solution passa par la création de sociétés, mais cela ne suffit pas : ainsi, les années 1680 sont marquées par des faillites retentissantes. Ces difficultés viennent aussi des menaces que génère l'environnement, en particulier les inondations violentes et destructrices. Ici, la lutte contre les éléments est perpétuelle.

248

Un intérêt important doit être porté au xix<sup>e</sup> siècle, non seulement parce qu'il a fallu de nouveaux efforts et parce que de nouveaux textes sont venus encadrer les aménagements et le fonctionnement du Marais, mais parce que des orientations nouvelles ont été prises. C'est à partir de la fin de ce siècle que « peintres, graveurs et photographes tombent sous le charme de ces marais qui alimentent leur passion du pittoresque ». Sur place, « l'élite niortaise se passionne pour les excursions en barque sur les eaux du Marais auquel Henri Clouzot donne en 1902 le nom de Venise verte ». Il est vrai qu'en ce même xix<sup>e</sup> siècle, les nombreuses possibilités offertes font qu'ici la population augmente jusqu'au dernier tiers du siècle.

Mais ensuite la tendance s'inverse : « les hutteurs désertent de plus en plus les digues qu'ils étaient chargés de surveiller » ; la grande propriété s'efface devant les moyennes et petites exploitations qui se tournent vers la production laitière et l'élevage bovin. Le Marais lui-même perd ce « rôle commercial de premier plan », que l'on connaît bien grâce aux mémoires rédigés par Claude Masse au début du xviii<sup>e</sup> siècle. Ce nouveau cours s'accompagne d'une réelle prospérité des chefs d'exploitation (les cabaniers) et également des pêcheurs.

Aujourd'hui, après de grands travaux, à nouveau, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Marais est surtout devenu à la fois un grand site pour le tourisme « vert » et un enjeu écologique majeur. La difficulté est que se heurtent désormais les positions inconciliables des agriculteurs d'une part, et d'autre part des tenants d'une politique écologique sans concession mais mal équilibrée, car « pour assurer l'avenir du Marais, il faut l'entretenir et pour l'entretenir, il faut l'exploiter ».

Jean-Pierre Poussou

Le règne de Louis XIV a été marqué par un effort militaire et naval sans précédent dont Olivier Chaline vient de montrer l'exceptionnelle ampleur. Un des aspects de cet effort fut le travail entrepris pour mieux connaître les côtes du royaume, apprécier lieue après lieue les possibilités de défense qu'elles présentaient, analyser les conditions de navigation ou d'accueil portuaire, ce qui s'accompagna d'importantes notations, aussi bien sur les monuments que l'on trouvait à proximité du rivage que sur les activités économiques et les ressources des habitants. À cet égard, l'ingénieur du roi Claude Masse (1651-1737) – un Savoyard pourtant ! – fut extrêmement remarquable.

Yannis Suire, qui connaît excellemment le Bas-Poitou, propose dans cet ouvrage de très nombreux extraits des mémoires rédigés par Claude Masse, lorsqu'il fut chargé de dresser la carte des côtes de cette région, ainsi qu'un nombre exceptionnel de reproductions partielles des cartes – et dessins – de notre ingénieur, qui a été chargé en 1688 de « lever une carte générale des côtes du Ponant, entre la baie de Bourgneuf et celle d'Arcachon », tâche qui l'occupa jusqu'en 1723. L'abondance des renseignements qu'il fournit s'explique par le fait qu'il doit non seulement rédiger une cartographie détaillée, et l'accompagner des commentaires appropriés, mais également écrire des mémoires manuscrits dans lesquels il a pour tâche d'exposer « par le détail ce qu'il a observé concernant les ressources, les voies de communication, l'activité économique et les postes de défense ». Car il s'agit de savoir ce qui peut retenir l'attention d'un ennemi, ce que celui-ci pourrait trouver comme ressources s'il débarquait, et bien entendu quels sont les moyens de l'en empêcher et de quelles ressources disposeraient les défenseurs. Certes, il ne s'agit pas d'un ensemble côtier où abondent les ports : même celui des Sables-d'Olonne est d'une réelle médiocrité. L'intérêt des notations et cartes de Claude Masse est aussi de nous montrer comment fonctionne une économie à l'aide de petits cours d'eau navigables, débouchant sur la mer, et de mettre en valeur le rôle qui était celui des barques dans l'économie ancienne, barques que l'on retrouve par centaines, voire par milliers, dès que l'on a affaire à de grands organismes portuaires<sup>1</sup>. Cela permet d'avoir une économie beaucoup plus ouverte qu'on ne l'imagine souvent. C'est aussi grâce au trafic assuré par les barques que sont liées les différentes localités des côtes mais également, de manière variable suivant la navigabilité, par ces cours d'eau côtiers, une grande partie de l'intérieur. Malgré l'absence de centres importants, nous avons donc là un ensemble beaucoup plus en relation qu'on ne pourrait le croire. Notre seul regret est que la tâche

1 Voir en particulier Christian Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/Den Haag, Mouton, 1975.



assignée prioritairement à Claude Masse, permettre une meilleure connaissance des côtes pour en améliorer la défense, l'ait amené à ne pas dépasser « une frange côtière d'environ quinze kilomètres de profondeur ». Inversement, cela nous a valu pour cette zone limitée une documentation tout à fait exceptionnelle.

250 Les notations de Claude Masse sont très précises, les renseignements qu'il fournit parfois étonnants par leur qualité – par exemple s'agissant des ruines de l'ancienne abbaye de Maillezais. Le soin avec lequel l'ouvrage a été édité en fait un très beau livre tant sont nombreuses les reproductions des aquarelles et dessins de Masse. C'est un vrai plaisir de suivre page après page ses réalisations parmi lesquelles de très nombreuses cartes qui intéressent au premier chef les spécialistes d'histoire maritime. Quant aux commentaires de Yannis Suire ils sont aussi remarquablement précis que pertinents ; ils accompagnent fort bien le texte et les reproductions, ne s'y surajoutent jamais, et contribuent ainsi très fortement à la qualité de l'ouvrage. Un de leurs grands apports est de nous expliquer dans la présentation comment travaillait notre ingénieur, ce qui est non moins passionnant que le reste du volume. Yannis Suire nous apprend notamment que l'année de Claude Masse se divisait en deux temps : les relevés tant que c'était possible, puis, l'hiver, dans sa maison de La Rochelle où il s'était marié et installé, « la réalisation des cartes, plans et mémoires ». Il fut novateur dans le domaine cartographique, en représentant les éléments en plan et non en élévation ou de manière oblique, en adoptant « un code de couleurs qui lui permet de restituer les paysages », et en divisant « l'espace à cartographier en carrés de même dimension ». « Sur chaque carte particulière, l'échelle adoptée est d'environ 1/28 000, soit relativement proche des actuelles cartes de l'IGN au 1/25 000 ». On le voit : Claude Masse fut largement un innovateur.

Ce n'est pas la première fois que le Centre vendéen de recherches historiques nous donne une publication d'une exceptionnelle qualité mais il faut ajouter sans hésiter qu'il est difficile de faire mieux. Nous pouvons ainsi, grâce aux très nombreuses reproductions qui nous sont fournies, trouver toutes les côtes régionales dessinées par Claude Masse ; s'y ajoutent les magnifiques dessins de monuments que nous lui devons (par exemple, le château de Palluau, p. 113) ; les plans de villes (Luçon, Les Sables-d'Olonne...) sont aussi beaux que précis. Parfois même, on est devant de vrais chefs-d'œuvre comme le pays de Marans et l'île de Ré (p. 183), ou encore la baie de l'Aiguillon. La présentation de l'estuaire de la Sèvre niortaise et du Brau, qui en fait partie, est l'une des réalisations les plus exceptionnelles (p. 252-253).

En un mot, le lecteur, qui est plein d'admiration aussi bien devant les réalisations de Claude Masse que devant la reproduction de ses œuvres, ne se lasse pas d'ouvrir et de parcourir l'ouvrage. On ne peut faire plus beau compliment.

Jean-Pierre Poussou

Une nouvelle fois Olivier Chaline publie un ouvrage d'une très grande qualité. Réunissant en une même perspective des secteurs qu'il connaît à merveille, à savoir la France aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles, l'histoire militaire et l'histoire navale, il a voulu évaluer « la part, variable, que le roi a prise » dans « la mise sur pied des armées de terre et de mer [...] du début du xvii<sup>e</sup> siècle à la veille de la Révolution ». On ne cherchera donc pas ici une histoire militaire et navale exhaustive, la question étant « de comprendre comment l'État royal a agi ». Mais, en même temps, la perspective est tout à fait neuve de par l'angle d'attaque choisi, mais aussi parce que pour la première fois dans un même volume sont abordées de front l'histoire des armées et celle de la Marine du roi, ce qui est une très grande nouveauté. Non moins neuf est l'accent mis sur la part fondamentale prise par les nobles dans l'effort militaire du grand règne, et par la suite. C'est à n'en pas douter, avec l'analyse conjointe des forces terrestres et navales, un élément majeur du livre qui nous oblige à revoir différemment l'histoire du royaume de France aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles : l'État dit absolu a certes eu l'ambition de tout organiser – et il y a bien réussi dans le domaine militaire et naval malgré l'énormité des forces ainsi rassemblées, ce qui constituait une difficulté considérable à cette époque –, mais il a eu davantage recours à la coopération qu'on ne l'a cru et, au demeurant, le service du roi n'était nullement théorique pour ses noblesses qui donnèrent tant leur sang que leur argent pour la réussite militaire de Louis XIV et de ses successeurs. Les nobles ont, nous montre-t-il, plus que largement contribué, à la demande et aux côtés du souverain, au développement de la puissance du royaume : « Les énormes armées de terre et de mer de Louis XIV sont l'impressionnant résultat d'une œuvre commune du roi et de ses nobles » (p. 29). Il faut ajouter que l'ouvrage met aussi particulièrement en valeur la grandeur du règne du Roi-Soleil qu'on a si souvent tendance à rabaisser aujourd'hui, alors que l'œuvre entreprise et les réussites obtenues furent considérables. Il est certes permis de mettre en cause le choix de la guerre et du développement de la puissance de l'État, mais force est aussi de reconnaître que les objectifs que s'était proposés le jeune roi en 1661 ont été largement atteints, et qu'il n'y est pas pour rien.

Pour aller en profondeur, la démarche thématique était indispensable et, effectivement, les analyses sont regroupées autour de trois thèmes généraux : I. « Sous l'autorité du roi ? » (p. 17-106) ; II. « Au service du roi » (p. 107-172) ; III. « Aux frais du roi ? » (p. 173-272). Mais que l'on se rassure : à plusieurs reprises, les évolutions chronologiques sont précisées. Il leur est en particulier consacré le premier chapitre (p. 17-40) pour nous montrer l'importance

du « partenariat militaire » unissant le roi et les nobles. C'est de cet endroit qu'à la suite de l'auteur il nous faut partir. Comme je l'ai déjà indiqué, l'ouvrage met en valeur, comme cela n'avait jamais été fait jusqu'ici, que la politique et les réalisations militaires et navales de nos rois, loin d'être le résultat de la seule volonté du souverain, ne purent avoir lieu sans l'active coopération des nobles. Déjà, au XVI<sup>e</sup> siècle, « l'essentiel de l'armée du roi de France est en fait levé, administré et encadré par des nobles en son nom » (p. 19). Plus tard, même s'il réussit à réglementer à peu près tout, « il n'en demeure pas moins que Louis XIV ne peut pas se passer de l'énorme engagement, à la fois humain et financier, qui est celui de ses nobles et anoblis. Jamais ceux-ci n'ont autant mis leur personne et leur fortune à la disposition du souverain » (p. 28). Mais, au XVIII<sup>e</sup> siècle des séries de réformes, le plus souvent mal conçues par bien des aspects et surtout fort mal mises en œuvre, et une politique mal conduite ont eu pour conséquence qu'un profond malaise s'est installé, aussi bien dans les armées que dans la Marine, que le mécontentement est devenu général, et que la symbiose entre le souverain et les cadres militaires ou navals a fortement décliné. Tout ceci dans le cadre d'une dissymétrie trop souvent ignorée : alors que les nobles apportent des régiments au roi, la Marine est « une marine d'État dans laquelle tout est effectué, au moins dans les ports, sous le regard de l'administration » royale (p. 60), et « le navire de guerre est une cathédrale de bois appartenant au roi qui en supporte seul les coûts ».

Cette différence une fois considérée, il reste que les besoins des armées et de la marine de guerre aboutissent à un même résultat : la place considérable du roi dans l'économie du royaume en conséquence du volume de ses achats. L'État est de loin le plus grand acheteur du royaume avec pour conséquence un apport très positif sur l'économie ; il est aussi un important producteur de poudre et de salpêtre. Nous avons là deux chapitres (11 et 12, p. 219-272) particulièrement bien venus, qui ont l'avantage de bien exposer les liens trop méconnus entre la politique de guerre et l'activité économique. Encore faut-il savoir qui supporte le coût des conflits. On retrouve le partenariat : ce sont les familles nobles « qui équipent et entretiennent celui de leurs membres qui est au service » (p. 198) ; de même « la remonte de la cavalerie repose en partie sur les finances des officiers et de leurs familles » (p. 201). Quant aux marins « ils doivent financer eux-mêmes leurs vêtements » et l'on se rappellera que l'engagement financier des officiers des armées est très élevé puisqu'ils doivent acheter leur charge, lever leurs hommes mais aussi assurer « l'équipement et l'entretien de leur compagnie ou régiment » (p. 199). Le poids des guerres repose donc en partie « sur qui sert le roi », mais cela ne saurait évidemment suffire : d'où la place considérable des financiers sans lesquels l'État ne pourrait mener les guerres (p. 202-206, 212-217). Encore faut-il que

la monarchie « conserve la confiance du marché financier. Or ce n'est justement plus le cas à partir de 1786, où d'une crise financière conjoncturelle est sorti l'effondrement de l'État monarchique, incapable à l'été 1788 de faire face à ses paiements à court terme et victime de ses blocages politiques » (p. 191). Ce sont les dépenses de la guerre d'Amérique, essentiellement maritime pour la première fois, qui ont amorcé la chute fatale mais celle-ci est bien davantage due aux incapacités politiques et financières de la monarchie française entre 1783 et 1788 : pour sa part, le Royaume-Uni a su se sortir du poids d'une dette de guerre nettement supérieure. C'est avec raison fortement souligné dès le début de l'ouvrage (p. 9).

Ces éléments fondamentaux du livre ayant été exposés, il nous faut maintenant, pour notre *Revue d'histoire maritime*, approfondir les éléments d'histoire navale abordés par l'auteur qui au demeurant, en choisissant pour la couverture la *Première vue de Toulon* de Joseph Vernet, a placé son livre sous l'éclairage d'une histoire navale qu'il ne cesse de creuser. Le lien entre les armées et la Marine montre tout d'abord que celle-ci n'a tenu réellement le premier rôle qu'au moment de la guerre d'Amérique, comme cela vient d'être rappelé, mais qu'à partir de Richelieu, elle a été considérée comme essentielle pour une puissance certes continentale mais qui, d'une part, a d'importantes façades maritimes et, d'autre part, entend bien participer à la maîtrise des mers et à l'exploitation de colonies. À cet égard, beaucoup de lecteurs apprendront avec intérêt que la Marine n'a nullement été sacrifiée après la défaite de La Hougue et que le renouveau maritime français non seulement n'a pas attendu la fin de la guerre de Sept Ans mais a commencé dès le lendemain de la guerre de Succession d'Autriche. Peut-être Olivier Chaline aurait-il dû néanmoins insister davantage sur les handicaps que rencontra notre Marine à partir de 1755 (capture d'un nombre considérable de marins avant toute déclaration de guerre, catastrophes dues aux tempêtes et aux épidémies) sans qu'on puisse les lui imputer directement, ce qui permit aux Britanniques, comme ils le démontrèrent à Louisbourg et Québec, de tirer parti de leur maîtrise des opérations amphibies.

Ce qui ressort le plus de la comparaison avec les armées, c'est à quel point la Marine était dans la main du roi. On est passé d'une Marine pour laquelle, « encore plus qu'à terre le roi de France ne peut se passer du concours de partenaires variés », pour laquelle il est « impossible de se passer des ressources et du savoir-faire des nobles », ce qu'est encore l'arme navale sous Richelieu, à une marine d'État, la transformation initiée partiellement par Richelieu ayant été accomplie par Colbert. Cela a permis notamment, parce que les besoins l'imposaient, d'ouvrir à plusieurs reprises les postes d'officiers de marine à des non nobles, l'élargissement social étant même « institutionnalisé »

à partir d'une réforme de Castries en 1786, trop tard cependant pour que ses effets soient visibles avant la Révolution (« Comment concilier compétence maritime et naissance », p. 126-131). C'était envisageable, malgré la pression nobiliaire, parce que si un régiment était « semi-privé », appartenant à celui qui le levait et le commandait, le vaisseau de guerre appartenait au roi qui choisissait même le nom qui lui était attribué. Les pages consacrées à l'emprise royale sur les navires de guerre sont particulièrement éclairantes (p. 57-65) ; celles dédiées « au navire » (p. 98-104) et aux arsenaux (p. 223-232) constituent deux synthèses desquelles il faudra désormais partir. Olivier Chaline y apporte sa connaissance très profonde de la construction et de l'entretien des navires. Il a également avec beaucoup de sagacité montré comment l'énormité de l'effort et de la tension que connurent les forces armées et navales sous Louis XIV aboutit, après 1714, à de considérables difficultés : la croissance dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle des effectifs fut remplacée par une « raréfaction des emplois » qui créa un profond malaise. Il faut ajouter que sur le plan maritime, les années 1715-1730 furent celles d'un effacement au profit de la Grande-Bretagne.

Tout cela fait donc des *Armées du roi* un très grand livre dont la seule faiblesse, mais qui n'est pas imputable à l'auteur, tient à la reproduction trop petite de trois ou quatre cartes, ce qui les rend peu lisibles. Mon seul désaccord tient à l'idée que l'apogée militaire de la France se place sous Louis XIV, au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (p. 9-10). D'une part, pour les armées je choisirais plutôt le moment Bonaparte/Napoléon. D'autre part, comme l'a souligné Nicholas Rodger, si globalement la flotte française l'emportait en 1690 sur la flotte anglaise en nombre et en qualité théorique des navires, elle était beaucoup moins adaptée aux péripéties des conflits, et on le vit bien. Ceci dit, Olivier Chaline a tout à fait raison de souligner l'importance trop méconnue du redressement naval français dès le lendemain de La Hougue, puisque « les 15 vaisseaux perdus à la suite de La Hougue avaient été remplacés dans l'année » (p. 10), ce qui montre une étonnante efficacité, et la plupart des lecteurs ne pourront qu'être sensibles à la mise en valeur, elle aussi trop méconnue, de la réussite militaire du grand roi car, si l'on tient compte, comme il le fait, des forces navales et terrestres, le royaume de France est clairement la première puissance européenne, nettement supérieure sur le plan des armées à toutes les autres et en capacité de faire jeu égal avec l'Angleterre sur le plan maritime. Au contraire, à l'époque du Consulat et de l'Empire, la France est bien loin derrière la Grande-Bretagne sur le plan naval.

Jean-Pierre Poussou

Cela fait maintenant longtemps que Silvia Marzagalli est devenue la chercheuse qui connaît le mieux les relations maritimes commerciales européennes, méditerranéennes et atlantiques, pour la fin du XVIII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce nouvel ouvrage, fruit de vingt ans de recherches, le confirme de manière éclatante par la richesse de ses apports, l'ampleur de la documentation et la maîtrise de celle-ci. Il rappelle également que la plupart des travaux de cet auteur prennent appui sur les activités bordelaises à cette époque, mais nous allons ici beaucoup plus loin car, dans cet ouvrage, poursuivant la direction initiée par Paul Butel, qui avait commencé à étudier de manière approfondie ce domaine, c'est un renouvellement complet de l'histoire commerciale du port garonnais au cours des périodes révolutionnaire et impériale qui nous est proposé. Quant à l'intérêt pour le développement du commerce maritime américain, il était déjà apparu dans ses travaux, mais à cet égard encore nous allons à nouveau beaucoup plus loin : à travers les relations commerciales maritimes entre Bordeaux et les États-Unis c'est aussi une grande partie de l'histoire de la montée économique de la jeune nation américaine qui se déroule sous nos yeux. En même temps, il est clair que l'analyse faite à partir de Bordeaux ne saurait isoler du contexte national l'histoire de ce port au cours des quarante années envisagées : bien au contraire nous montre l'auteur.

En réalité, toute cette histoire commence du côté français par une déception : les relations d'amitié et d'alliance entre le royaume de France et les *Insurgents* avaient laissé espérer qu'il en résulterait un partenariat économique qu'avait permis d'envisager l'établissement de relations maritimes directes liées au conflit. Ainsi, en 1783, les exportations de tabac du Maryland vers la France égalent celles « envoyées avant guerre vers l'Écosse et destinées au marché français ». C'était un renversement total des choses, puisque les actes de navigation, tout comme le système français de l'exclusif, interdisaient les échanges entre une colonie britannique et un autre pays que la métropole. On part donc de l'inexistence de relations commerciales, même si les Bordelais avaient pu rencontrer des Américains grâce à l'ouverture partielle du commerce antillais, leur intrusion commençant même avant l'Indépendance. Le changement commence « avec la ratification d'un traité de commerce avec les États-Unis en février 1778 », qui suscite l'espoir du côté français de pouvoir exporter aux États-Unis, cependant que les Américains pensent pouvoir écouler leur tabac sur le marché français. Mais, en dehors d'envois d'armements et de munitions (par exemple d'importantes quantités de poudre à canon), ou de besoins circonstanciels des Américains, les négociants français se heurtent à des législations différentes suivant les États – il faut

attendre pour qu'il y ait une législation commune, à la suite de la Constitution de septembre 1787, entrée en vigueur l'année suivante –, et surtout à une absence de complémentarité entre les productions française et américaine ; les Bordelais sont particulièrement concernés, puisque les vins de qualité n'ont à cette époque aucun débouché sur le marché américain, le goût de Jefferson pour nos grands crus et la connaissance qu'il en avait étant tout à fait exceptionnels<sup>2</sup>. Il s'y ajoute un manque de crédit et de moyens de paiement, et des stratégies commerciales inadéquates, sans oublier la réticence des négociants français – et des Bordelais en particulier – à accepter une présence américaine aux Antilles. Bref, après un premier développement durant le conflit lui-même, dès le retour à la paix, c'est l'effondrement des relations et comme on l'a écrit déjà à cette époque, la Grande-Bretagne avait perdu la guerre mais elle gagna la paix. Tout cela est fort bien analysé ; on ajoutera simplement qu'il aurait fallu rappeler comme l'a fait l'historiographie britannique, qu'avant le conflit d'indépendance les sociétés de commerce américaines et britanniques étaient très imbriquées, notamment grâce à des liens de parenté, et que la pénétration française dans de tels réseaux en était rendue quasiment impossible.

Comme le veut le titre de l'ouvrage, Silvia Marzagalli consacre, en dehors de ces données générales, une étude particulière à ce qu'elle appelle « la lente émergence de Bordeaux » dans le commerce franco-américain entre 1776 et 1792. Au départ, ce sont Lorient et Nantes qui tiennent la première place dans les échanges franco-américains. Les exportations américaines restent à un niveau médiocre mais « les besoins des rebelles entraînent des importations massives » de leur part ; on ignore souvent qu'une partie notable a transité par les Antilles où les Américains venaient les chercher, sur un marché qu'ils avaient pris l'habitude de fréquenter. La croissance de ces exportations est forte : de 1,6 million de livres tournois en 1778 à 10,6 en 1783. Après une forte crise en 1784, soit un effondrement qui suit directement la paix, les échanges reprennent, mais à un niveau très moyen et avec un gros déséquilibre, la France important en 1787 pour 13,8 millions de marchandises (il s'agit à 80% de tabac) et en exportant pour 1,65 million. La progression est notable ensuite : en 1792, les chiffres sont respectivement de 25,1 et 5,6 millions de livres tournois, mais aux importations il s'agit d'un gonflement directement lié aux problèmes alimentaires français qui obligent à faire venir des quantités considérables de céréales. À la fin des années 1780, on aurait pu penser que Le Havre occuperait de manière durable la première place dans ces échanges,

2 À cet égard, signalons une petite erreur page 42 : on ne voit pas pourquoi Jefferson aurait commandé du haut-brion au comte de Lur-Saluces ! L'extrait qui suit concerne d'ailleurs du sauternes.

mais en réalité Bordeaux a progressivement pris de l'importance, notamment parce que des négociants américains étaient venus s'y installer dès 1783, parmi lesquels en 1787 Joseph Fenwick, venant du Maryland, qui fit bâtir l'un des plus beaux hôtels de l'époque, la maison Fenwick, immortalisée par un célèbre tableau de Lacour. Pour leur part, quelques Français, dont Stephen Girard<sup>3</sup>, choisirent eux de s'installer outre-Atlantique. L'analyse de l'essor bordelais reste toutefois quelque peu imprécise et à cet égard le chapitre 2, qui d'après son sous-titre met l'accent sur cet essor, est le seul décevant.

L'importance du chapitre 4 ne saurait échapper à ceux qui s'intéressent à l'histoire du port gironnais à l'époque de la Révolution et de l'Empire puisque ce chapitre, qui concerne les années 1793 à 1815, est celui du « triomphe bordelais » dans les échanges franco-américains, conclusion qui va à l'encontre des visions très pessimistes habituellement présentées sur l'état du commerce bordelais<sup>4</sup>, à cette réserve près cependant qu'une bonne partie de ces échanges n'est pas dirigée par des maisons bordelaises ou à leur profit, et que nous restons tout de même nettement en deçà des chiffres du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il reste qu'« en 1807, en plein blocus continental, ce sont presque 200 navires des États-Unis qui arrivent dans le port girondin, et presque tous sont adressés à une entreprise marchande établie à Bordeaux : une dizaine de firmes bordelaises accapare alors 60 % du marché des consignations » (p. 15). Bordeaux a donc la primauté, la nouveauté de l'ouvrage étant de souligner l'importance capitale des commandes de céréales faites par le gouvernement révolutionnaire à l'époque de la Terreur. Bordeaux a été choisi comme le port de ces considérables importations. La colonie américaine déjà présente se développe à cette occasion, dans le même temps que s'affirment les liens commerciaux entre Bordelais et Américains, ce qui vient renforcer l'autre élément que retient l'auteur, à savoir les liens antillais majeurs de la ville, dont on connaît l'ancienneté. Le négoce girondin avait de ce fait « de nombreux relais sur le continent nord-américain, lui permettant de réorganiser le commerce colonial via les ports américains » (p. 423). Bien entendu, le rôle de neutres dont ils ont si bien su tirer parti a permis aux ports de la façade est des États-Unis de connaître une remarquable croissance, New York d'abord, mais aussi Philadelphie, Boston, Baltimore, Charleston, voire La Nouvelle-Orléans. Dans ce contexte de guerre, les États-Unis sont ainsi « le pivot et l'entrepôt des échanges transatlantiques » (p. 121), et l'auteur nous montre de façon tout à fait intéressante le grand début de leur essor maritime. Un point très important est qu'une partie de ces échanges sont

3 Voir l'analyse qui lui est consacrée p. 286-289.

4 « Les commandes céréalières passées aux États-Unis par le gouvernement en 1794-1795 ont en effet permis à des dizaines d'armateurs américains d'expédier des navires à Bordeaux et d'établir ainsi leurs premiers contacts avec les maisons de commerce locales » (p. 128).



en fait dominés par le négoce bordelais qui a su envoyer certains de ses membres outre-Atlantique. Les perspectives ouvertes à cet égard sont passionnantes et il faut espérer que des recherches ultérieures viendront compléter et amplifier ces aperçus tout à fait novateurs qui sont d'ailleurs longuement développés au cours de la seconde partie, intitulée « Création et consolidation des réseaux marchands entre Bordeaux et les États-Unis ».

258 Avec celle-ci nous sommes au cœur des relations commerciales, des réseaux et des fonctionnements des échanges commerciaux. L'accent est avec raison mis sur les relations de confiance indispensables au commerce, mais aussi sur « les profils très internationalisés » des firmes « françaises ». Silvia Marzagalli analyse, à l'appui de ses démonstrations, la firme Peters, Strobel & Martini, mais aussi la maison Jona Jones, ainsi que celle de Fenwick et Mason. Elle nous montre comment se fait le choix des opérateurs américains. Passionnantes sont les pages consacrées au Bordelais Étienne Jumel, né en 1754, passé par Saint-Domingue et ses plantations, principal armateur de New York avec quarante-quatre expéditions (p. 413-419). D'une manière générale, les analyses sont très réussies et exposent fort bien les relations d'échanges qui se sont nouées, même si parfois (« le rôle fondamental de l'information », la nécessité de la confiance) il n'eût pas été superflu de rappeler que de telles règles ne sont nullement particulières aux relations entre Bordelais et Américains à cette époque !

Bien entendu, on ne saurait trop dire à quel point la guerre est omniprésente dans l'ouvrage, à la fois au moment de l'Indépendance américaine et de 1793 à 1815. Son poids est énorme : elle modifie les échanges maritimes et commerciaux, elle les rend très irréguliers (voir plusieurs courbes présentées, par exemple le graphique 15, p. 176). Il est vrai qu'il y a une quasi-guerre entre la France et les États-Unis de 1797-1798 à 1800 (p. 26), et qu'il y a à nouveau une interruption commerciale de 1808 à 1810. L'auteur donne enfin un rôle majeur aux neutres. Et c'est justement parce que les États-Unis ont ce statut durant la plus grande partie de la période révolutionnaire et impériale que leurs échanges avec Bordeaux ont pris une telle importance : « grâce à la neutralité de leur pavillon, les bâtiments des États-Unis sillonnent les mers de la planète. Les marchandises transitent fréquemment par les ports de la côte est », et, une fois passées par ces ports, « elles appartiennent aux Américains » et peuvent donc être transportées et vendues sans problème, du moins jusqu'en 1807. Pendant une quinzaine d'années, les négociants français profitent ainsi de l'intermédiaire américain pour importer et exporter les produits souhaités » (p. 422). Silvia Marzagalli souligne également que, grâce aux Américains, les Bordelais peuvent « continuer à exporter les produits de leur arrière-pays » (p. 15). Ses travaux antérieurs ont fait de Silvia Marzagalli la grande spécialiste du commerce des neutres durant les guerres de cette époque.

Dans le présent ouvrage, elle montre une nouvelle fois sa maîtrise de ces questions, qu'elle évoque à trois endroits dans l'ouvrage : au chapitre 3, « La guerre européenne et ses effets sur le commerce atlantique » (p. 89-126), et au chapitre 8, « Négoce bordelais et couverture américaine » (p. 301-342), et bien sûr dans le très remarquable chapitre 5, « Des navires neutres au service du négoce français : géographie et nature du commerce américain à Bordeaux » (p. 181-232), qui est excellent de bout en bout, avec des cartes extrêmement précieuses. Toutes ces pages sont d'un grand apport, mais il aurait peut-être été préférable de les regrouper car, sur le fond, cela donne lieu à quelques redites et surtout à une rupture de la démonstration aussi bien dans la seconde partie que par rapport aux chapitres 3 et 5.

Il faut enfin souligner l'importance des aperçus méthodologiques<sup>5</sup> et de la grande capacité de l'auteur à trouver des sources<sup>6</sup> et à les analyser même lorsqu'elles ne sont pas complètes comme les registres du consulat américain de Bordeaux qui lui ont permis de faire progresser considérablement les chiffres que nous avons jusque-là sur le nombre de navires américains ayant fréquenté le port garonnais : par exemple, en 1797, ce ne sont pas seulement 51 navires américains qui arrivent à Bordeaux mais 218<sup>7</sup>. Il s'agit bien là, comme elle le souligne, de « données inédites » : voir les pages 165 à 175 où sont analysés les registres du consulat américain de Bordeaux. Notons néanmoins qu'il ne faut pas surestimer le rôle des échanges français (et donc bordelais) avec les États-Unis : au plus fort de leur importance, ils ne représentent que 10 % des exportations américaines. D'une manière globale, « pour les négociants des États-Unis, la France n'est à aucun moment leur principal partenaire commercial » (p. 125).

La bibliographie est très exhaustive, malgré quelques oublis concernant l'activité ou les évolutions économiques du Bordelais et de l'Aquitaine entre les années 1760 et les années 1830, mais à une exception près, signalée ci-après, ils ne sont pas d'une importance majeure pour le sujet. Les annexes sont également très riches et pourront être facilement utilisées avec un grand

5 Par exemple, les remarques sur les pièges que recèlent les données macroéconomiques (p. 130-132).

6 « Les données sont tirées essentiellement des registres du consulat des États-Unis à Bordeaux et des fonds de l'amirauté, et ont été complétées par les relevés du mouvement portuaire français sous l'Empire, les journaux commerciaux de l'époque, tant français qu'américains, les registres des douanes des différents ports américains... Ce travail quantitatif s'est doublé d'une recherche sur des sources qualitatives. Les archives des maisons de commerce ont représenté naturellement les fonds privilégiés. Elles sont nombreuses aux États-Unis où l'on retrouve les lettres expédiées par des négociants bordelais dont, à de rares exceptions près, il ne reste plus de trace en France. Pour pallier ces lacunes, les minutes notariales de Bordeaux ont été massivement mises à contribution » (p. 20-21).

7 Voir le tableau de la page 174, qui nous apprend qu'on passe de 626 navires répertoriés jusque-là à 1390.

profit. Je n'y vois finalement qu'une lacune : même si la durée de vie ou de participation des négociants et de leurs maisons à ces échanges fut en règle générale très brève, ce qui traduit une extrême mobilité des destins commerciaux à cette époque pleine de dangers, une liste des maisons bordelaises ayant eu au cours de la période des relations avec les États-Unis eût été précieuse. Elle aurait pu être rapprochée de la thèse de Philippe Gardey<sup>8</sup>, dont l'absence dans la bibliographie constitue une lacune regrettable. Par ailleurs, n'aurait-il pas été utile de mieux donner à plusieurs reprises un aperçu de l'activité réelle du port de Bordeaux en confrontant les apports de l'ouvrage à ce que l'on a avancé jusqu'ici, et notamment de nous dire comment ces faits s'accordent avec le témoignage très négatif de contemporains tels Lorenz Meyer ou le général Junot<sup>9</sup>? Mais ces deux ou trois regrets sont peu de choses par rapport à l'importance et à la réussite de la recherche présentée. Cet ouvrage est un livre de premier plan aussi bien pour l'histoire économique de Bordeaux que pour celle de notre pays au cours de la période considérée. C'est aussi un grand livre d'histoire des affaires (*business history*). On y voit également très bien comment le négoce s'efforce de faire face aux énormes difficultés qu'il rencontre alors et comment il y réussit dans une réelle mesure, les échanges et les pratiques étant constamment redessinés, tout comme les routes du commerce elles-mêmes, ce qui révèle une adaptation globale qui mérite de nourrir la réflexion et qui pourra souvent amener à prendre comme exemple les analyses présentées ici. La quête du profit est tout naturellement permanente chez les négociants des deux côtés de l'Atlantique ; elle s'accompagne d'une grande souplesse des circuits, d'adaptations et d'innovations nombreuses.

Jean-Pierre Poussou

Hervé Pichevin et David Plouviez, *Les Corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, PUR, 2016, 368 p.

Nantes n'est pas connu comme un port pratiquant la course à grande échelle aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, à l'instar de ses voisins de La Rochelle et de Bordeaux peu attirés par cette activité trop risquée. Et pourtant, à partir de 1793, le port ligérien s'ouvre à la guerre de course, épisode peu connu, ici comme ailleurs, mais qui place Nantes pendant quelques années au sommet de la hiérarchie des ports corsaires français. Hervé Pichevin et David Plouviez se sont attachés avec rigueur et minutie à appréhender les rythmes, les mécanismes, les ressorts

8 *Négociants et marchands de Bordeaux. De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009.

9 Louis Desgraves, *Voyageurs à Bordeaux. Du dix-septième siècle à 1914*, Bordeaux, Mollat, 1991.

économiques et financiers ainsi que les acteurs d'une activité corsaire qui se révèle importante pour un port privé de ses trafics traditionnels. L'analyse, sans failles, repose sur un impressionnant corpus archivistique dépouillé méthodiquement. Les deux auteurs se sont appuyés sur une solide base quantitative, nécessaire pour cerner tous les paramètres de la course et son environnement, notamment la dimension financière parfaitement maîtrisée. Mais cette dimension chiffrée est associée à une approche très vivante où sont mis en scène aventures et portraits hauts en couleur.

L'ouvrage part d'un solide tableau de la réalité de la course nantaise toujours resituée dans le contexte national et comparée aux trajectoires des ports voisins. La flotte corsaire, composée en majorité de navires marchands reconvertis, la cohorte d'une centaine de capitaines, les 11 000 hommes d'équipage constituent un premier cadre. L'activité peut se mesurer à travers quelques chiffres : 80 navires participent à 108 croisières pour 179 prises effectives. Le déroulement de la course, au large, confirme les résultats des travaux antérieurs depuis André Lespagnol : des combats assez rares, mais violents et meurtriers, avec l'exemple emblématique du *Chéri*, mais des arraisonnements dans l'ensemble sans problèmes, en majorité des navires marchands anglais capturés au sud de l'Irlande. Cette phase de la guerre de course illustrée par de très beaux textes aurait simplement pu être développée. Comme dans les autres ports, les résultats des croisières sont très contrastés : à côté de quelques belles campagnes, seul un tiers des corsaires revient avec au moins une prise et surtout plus de la moitié des navires sont pris ou coulés par les Anglais et le bilan humain très lourd, au moins 750 morts sans compter les pertes parmi les quelque 5 000 prisonniers.

La seconde partie, « Gestion et acteurs de la course », met en jeu tout l'environnement de la course : environnement maritime de l'estuaire de la Loire où les rades de Mindin et de Paimbœuf tiennent une place essentielle dans la logistique de la course, les navires ne remontant que rarement jusqu'à Nantes ; environnement juridique et administratif avec la reconstitution de tout le processus conduisant à la vente aux enchères et notamment le rôle méconnu de l'administration de la Marine comme organe de contrôle ; environnement social avec une étude très poussée des armateurs et des actionnaires. Leur profil les rattache partiellement aux vieilles familles d'armateurs mais surtout à un groupe de marchands et d'artisans n'occupant jusque-là qu'une place secondaire et qui voient dans la course un moyen d'ascension sociale et d'enrichissement à l'image de Félix Cossin, d'origine modeste, dont les navires font 55 prises et qui devient le plus riche Nantais en 1799. On retiendra aussi la bonne approche du monde discret des actionnaires et des intéressés, reflet de la division des risques et de l'émiettement du capital.

La troisième partie pose la question de la rentabilité de la course. Hervé Pichevin et David Plouviez ont reconstitué les flux financiers générés par la guerre de course, travail ardu réalisé à partir des comptes d'armement et des liquidations pour des résultats précis et fiables. Globalement, on aboutit à un beau résultat financier pour un produit brut de la vente des prises s'élevant à 50 millions de francs et un taux de rentabilité de 67 % par rapport à la mise initiale. Mais là encore, la course, véritable loterie, est source de gros écarts d'un armement à l'autre. D'un côté, une majorité de malchanceux et de perdants : les deux tiers des courses se révèlent déficitaires, entre les navires capturés, ceux qui rentrent bredouilles ou ceux qui ramènent une prise trop maigre. À des degrés divers, armateurs, intéressés et équipages laissent des plumes dans l'aventure, reflet d'une activité à haut risque. À partir de l'an VI on assiste à une véritable vague de faillites avec un phénomène de contamination qui touche une bonne partie des armateurs et des actionnaires. Hervé Pichevin et David Plouviez démontent parfaitement le mécanisme des faillites liées, pour une bonne part, à des opérations hasardeuses de spéculateurs attirés par le mirage et les profits de la course. À côté des perdants se dégage une minorité de gagnants, grâce à quelques belles prises qui viennent compenser les expéditions déficitaires. Félix Cossin ou François Dessaulx illustrent ces réussites qui bénéficient aux actionnaires et aux équipages. La course sert ici « de rampe de lancement à la brillante carrière de quelques jeunes armateurs » ; elle vient aussi conforter des négociants déjà établis pour lesquels la course représente une véritable activité de substitution en période de guerre.

Au total, cette solide et convaincante monographie nantaise montre clairement que la course contribue à maintenir et relancer l'activité du port, « stratégie de contournement » pendant une période souvent considérée comme synonyme d'effondrement. Certes, l'âge d'or de la course nantaise est bref et la chute tout aussi brutale à partir de l'an VI. Une série de captures de corsaires et l'embargo décrété sur les armements en course révèlent au grand jour la fragilité du système, « bulle spéculative » à l'origine d'une vague de faillites qui mettent fin à l'épisode de la course nantaise. Mais cette aventure de la course, foisonnante, dynamise pendant plusieurs années toute la filière portuaire, bel exemple à confirmer de la capacité d'adaptation des sociétés maritimes et de la vitalité des ports français.

Jacques Péret

*Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux*, Alain Gérard (éd.), La Roche-sur-Yon, Éditions du CVRH, 2015, 512 p. in 8°.

Paul-Émile Pajot n'était pas, grâce à l'ouvrage de Jean Huguet<sup>10</sup>, paru trente ans avant celui-ci, un inconnu des Sablais et des Vendéens, mais l'ampleur de sa personnalité restait sous-estimée et plus encore l'intérêt de son témoignage écrit ou pictural. Tel ne sera plus le cas grâce à Alain Gérard qui nous offre dans le présent ouvrage, remarquablement conçu, illustré et présenté par les Éditions du Centre vendéen de recherches historiques, le journal de ce marin-pêcheur hors du commun et un large choix de ses œuvres picturales. Il y ajoute, en introduction au journal, 41 pages, excellentes, présentant Pajot et les Sables à l'époque où il y vit.

Ce journal est un ensemble de cinq volumes, écrits les deux premiers sur des registres de délibérations, les trois autres sur des cahiers de comptabilité, le tout acheté en 2006 par la ville des Sables-d'Olonne qui « en a confié la conservation au musée de l'abbaye Sainte-Croix et la publication au Centre vendéen de recherches historiques ». L'ensemble est complexe : jusqu'au 25 février 1900, il s'agit de souvenirs, le journal *stricto sensu* ne commençant qu'ensuite mais correspondant à plus de quatre volumes et demi sur les cinq. Par ailleurs, durant la guerre de 1914-1918, Pajot est tellement « submergé » par le conflit que ses chapitres sont nourris très largement – parfois même exclusivement – de communiqués de guerre et d'articles de journaux, « essentiellement puisés dans le journal quotidien *Le Phare de la Loire*. De même, les gouaches qui accompagnent ses écrits laissent alors la place à des photographies et des illustrations puisées dans la presse ». Sagement, l'éditeur ne les a pas retenus ici, ne gardant que le texte et les illustrations personnelles. Il reste que l'ensemble va de 1900 à 1922, ce qui déjà est en soi remarquable.

Cette publication présente plusieurs domaines particulièrement intéressants. On y découvre en effet la mentalité et l'univers d'un marin-pêcheur qui montre, entre autres, la réussite qu'a représentée l'enseignement primaire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ce qu'on ne saurait dire aujourd'hui ! Le modeste Pajot écrit clairement et bien, et manie même facilement l'imparfait du subjonctif. Il se montre ainsi parfaitement capable de nous transmettre ses sentiments.

---

10 *Paul-Émile Pajot. Marin-pêcheur, imagier de la mer*, Paris, Éditions André Bonne, 1975. Il faut lui ajouter un opuscule du même auteur : *Paul-Émile Pajot (1873-1929). Marin-pêcheur et peintre*, Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1989. Ainsi que deux catalogues d'exposition l'une en 1996 au conseil général de la Vendée, l'autre en 2009 au musée Sainte-Croix des Sables-d'Olonne.

Il appartient incontestablement au milieu des marins-pêcheurs aussi bien par son ascendance que par toute sa parenté ou par sa descendance, et il a été longtemps lui-même un marin-pêcheur en activité : mousse à 12 ans, matelot à 18, en activité jusqu'à 40<sup>11</sup>. Mais, grâce à ses multiples dons artistiques, il se différencie très largement de ses homologues par ses talents de peintre, par sa curiosité universelle, par son aptitude à écrire – notamment des poèmes –, par le rôle d'animateur qu'il eut souvent pour des fêtes familiales ou autres ou dans le cadre de guinguettes populaires car, musicien, il chantait et s'accompagnait lui-même, et semble avoir été une source de gaieté dont témoigne souvent l'optimisme de ses écrits malgré les difficultés ou malheurs qu'il a éprouvés. Il les a connus très tôt puisque son père est mort dans le naufrage de plusieurs navires des Sables lors d'une épouvantable tempête en 1881 alors qu'il n'avait que 7 ans, ce dont il ne cessa de souffrir tellement il lui était attaché. L'admirable ici est que cet homme quitta l'école à 12 ans et qu'il a pourtant reçu incontestablement une solide éducation de base, comme je l'ai déjà souligné.

C'est d'abord le monde de la mer que l'on trouve aussi bien dans ce journal que dans ses si nombreuses œuvres picturales – essentiellement des crayons et des gouaches – dont il vécut d'ailleurs à la fin de sa vie, vendant ce qu'il appelait ses « cadres », dont Alain Gérard évalue le nombre à « peut-être 4 000 »<sup>12</sup>. On est souvent aux limites du naïf et il y aurait quelque rapprochement à faire avec le Douanier Rousseau notamment lorsque l'on sait que Pajot trouva souvent le sujet de ses peintures dans des journaux ou revues. Cet aspect est particulièrement marqué durant la Grande Guerre et l'on retiendra à ce sujet, parce que particulièrement significatifs, les portraits de Guynemer et de l'amiral Ronarc'h (p. 214), ou du général Nivelles (p. 241). Il a pieusement réalisé les portraits de soldats ou marins des Sables ou de La Chaume morts à la guerre (par exemple p. 279 ou p. 284), et d'une manière générale il a peint ce qui le frappait dans les nouvelles, telle la reproduction de l'amphithéâtre romain de Pula<sup>13</sup>, que bien entendu il n'a jamais vu, mais qu'il accompagne d'un commentaire sur le conflit en cours. Les peintures de fleurs ou d'animaux sont aussi très nombreuses. Nous avons donc affaire à un homme du peuple mais qui s'informe autant qu'il le peut et ne reste donc nullement confiné (au moins dans ses réflexions) dans le milieu local où il vit. Cela n'empêche évidemment

11 Ses infirmités et ses problèmes de vue l'obligent à prendre très tôt sa retraite.

12 Ses ressources comme marin-pêcheur étaient souvent réduites et surtout très irrégulières ; Paul-Émile Pajot réussit justement à faire vivre sa famille et à atteindre une réelle aisance grâce à ses deux activités complémentaires, ce qui évidemment était exceptionnel. Mais on voit aussi par la lecture de son ouvrage combien dure était la condition de marin-pêcheur et combien il était nécessaire d'avoir des compléments de ressources que pouvait au demeurant apporter le labeur de l'épouse.

13 Dans la région de l'Istrie, au nord-ouest de la Croatie.

pas que les activités maritimes et surtout les bateaux tiennent la première place dans ses si nombreuses peintures, qui nous offrent un ensemble considérable de reproductions de bateaux de toute taille et de toute activité ou spécialisation. Les difficultés sur mer et les naufrages le retiennent beaucoup : on ne saurait s'en étonner tant le journal nous montre la dureté de cette vie marquée par « la quête angoissante d'un poisson qui ne mord désespérément pas », par le peu de ressources que l'on y gagne et, à l'opposé, l'importance du risque permanent tant la mer peut soudain devenir terriblement dangereuse<sup>14</sup>. Elle l'est encore plus durant la guerre et Pajot nous informe du risque de guerre sur les côtes vendéennes et des incidents et malheurs qui lui sont liés de 1914 à 1918, nous apportant de précieuses notations.

Ses « portraits de bateaux » fascinent mais il faut aussi faire une large place à cette dureté de la vie du marin-pêcheur qu'il nous transmet si bien : « Pajot sait crier par ses crayons et ses gouaches, la terrible angoisse de ses frères en adversité », mais il ne s'inscrit nullement dans la grande tradition des ex-voto. Alain Gérard souligne à quel point la déchristianisation a été rapide dans son milieu à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : « Le ciel de Pajot n'est peuplé que de nuées menaçantes, vide de toute intercession. Les légendes des tableaux de Paul-Émile ne parlent que des hommes, tout à la fois héros et martyrs, et qui ne comptent que sur eux-mêmes. Elles traduisent à leur façon cet abandon massif de la pratique religieuse opéré chez les marins quelque part entre 1889 et 1930. Le ciel de Pajot est vide, c'est un fait, même si ses tableaux ne disent pas pourquoi » (p. 8).

Ce qui est sûr, c'est que ces œuvres ont plu : les estivants n'ont cessé de les acheter et Jean Cocteau lui-même, en 1925, lors d'une exposition des œuvres de Pajot, lui a consacré un petit texte plein de pénétration qui met en valeur ses « portraits de bateaux »<sup>15</sup>.

L'ensemble est aussi riche qu'attachant et l'on doit grandement féliciter Alain Gérard pour cette nouvelle réussite que nous lui devons. Nul doute que cet ouvrage sera désormais fréquemment consulté et utilisé car il apporte énormément.

Jean-Pierre Poussou

Guillemette Crouzet, *Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2015, 667 p.

Voici un ouvrage qui suscite des sentiments très admiratifs. D'un côté, Guillemette Crouzet est une jeune historienne qui n'a pas hésité à se consacrer à un sujet très ardu, demandant des dépouillements considérables, et qui fait

<sup>14</sup> Il relève soigneusement les naufrages.

<sup>15</sup> Il est reproduit p. 321.



montre d'une maîtrise totale aussi bien des questions abordées que de la manière de les analyser et de les exposer. D'un autre côté, le domaine qu'elle a choisi n'a guère été fréquenté par les historiens français et, si la bibliographie de langue anglaise est tout à fait importante, il manquait une synthèse de longue durée, ce qui ne sera plus le cas tant ce gros volume est réussi. On remarquera à ce propos combien nous sommes loin désormais des points de vue qui avaient présidé voici plus de quarante ans à la dernière réforme des thèses, sous la pression il est vrai de collègues qui n'avaient pas mené à bien leur thèse de doctorat ès lettres, puisque cette jeune auteure a réussi, en quelques années, à nous donner un ensemble exceptionnel, comme l'avaient fait, par exemple, avec un pareil talent, Reynald Abad ou Géraud Poumarède, pour prendre deux exemples tout aussi éclatants.

266

L'histoire maritime est particulièrement concernée par cet ouvrage puisque le golfe Persique (ou Arabo-Persique, selon les auteurs) en est le cœur. Son existence, sa réalité nous paraissent aujourd'hui familières, et pourtant l'histoire qui est ici étudiée montre qu'au cours de la période étudiée, on doit aux Britanniques « l'invention scientifique du Golfe comme espace géographique » (p. 183) grâce à un labeur considérable de relevés graphiques, plans et cartes qui ont permis de faire disparaître le « blanc » sur les cartes qu'il constituait alors, à la fois pour mieux connaître ce monde, mais aussi pour en prendre possession. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il s'agissait d'un ensemble très fragmenté auquel « étaient articulés des espaces qui lui étaient connectés selon des modalités très diverses » (p. 26), ne serait-ce que par suite de la très grande variété géographique et géomorphologique de ces espaces, analyse qui permet à Guillemette Crouzet de faire preuve d'une grande virtuosité géographique. Les Européens (Portugais, Hollandais) n'ont certes pas attendu le XIX<sup>e</sup> siècle pour venir dans ces espaces khalijiens mais, pendant longtemps, le Golfe ne les a guère intéressés : il n'était « qu'un entre-deux perdu de part et d'autre de deux terres de plénitude » : l'Arabie et la Perse (p. 49). Au cours de ce même siècle, son histoire est donc celle d'un double surgissement.

En premier lieu, à une époque où les espaces marins et côtiers deviennent des lieux d'attrait, de monde désolé il se change en un monde qui intéresse et attire, et devient même finalement, sous la plume d'un Cursetjee<sup>16</sup>, un paysage de toute beauté grâce aux « couleurs de la mer : vert émeraude et bleu turquoise », parce « qu'un flot de lumière or et saphir l'inonde » et parce que « des oiseaux dont les plumes brillent au soleil le survolent » (p. 61). D'autres vantent la richesse et la variété de ses souks où tout l'Orient et l'Asie se donnent rendez-vous. D'autres encore retrouvent le lointain et glorieux passé de certains

---

16 Auteur de *The Land of the Date. A Recent Voyage from Bombay to Basra and Back (1916-1917)*.

des pays qu'il borde, par exemple dans les vallées du Tigre et de l'Euphrate. Sans oublier l'éclat du nacre des perles que l'on y pêche en abondance, et qui jouissent d'une si grande renommée.

En second lieu, pour les Britanniques, il devient dans le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle un domaine vital car il constitue la frontière maritime des Indes qu'il faut verrouiller, ne serait-ce que pour éviter que la venue d'autres puissances ne crée un danger qui est présent jusqu'à l'orée du XX<sup>e</sup> siècle comme le révèle, à une époque qui est celle de Fachoda, le retour des Français à Oman et l'affrontement qui se met en place, ce que Delcassé réussit à régler, ou encore, au même moment, l'effort de pénétration des Russes dans le Golfe. Ce que montre à merveille l'ouvrage – c'est sans aucun doute l'un de ses plus grands apports –, c'est le rôle largement autonome du gouvernement de Bombay, avec pour résultat « l'indianisation du Golfe ». Loin que Londres applique avec énergie des visées impérialistes, c'est le gouvernement des Indes qui est moteur car il veut à la fois sécuriser ses frontières du nord et étendre son influence, le summum ayant sans doute été atteint en fin de période avec lord George Curzon, vice-roi des Indes de 1899 à 1905. Pour cela, il fallait à la fois pacifier le monde maritime du Golfe et le dominer. Le pacifier, cela signifiait y réduire la piraterie, composer si nécessaire avec les pratiques locales et les pouvoirs régionaux (par exemple la question de la traite que Bombay veut ménager, ce que Londres refuse). Cela voulait dire également disposer de moyens de contrôle à la fois par des accords avec les multiples pouvoirs locaux et par la présence d'une force maritime capable de s'imposer, le résultat en étant que le Golfe est devenu un espace indo-britannique.

Depuis toujours, il a été une zone de passage entre l'Orient asiatique et la Méditerranée, rôle amoindri par l'ouverture du canal de Suez, ce qui veut dire qu'il a toujours connu un commerce internationalisé mais, en même temps, les natifs du Golfe ne dominaient en rien ces relations. Pourtant l'activité marchande, très majoritairement maritime bien sûr, s'y déployait sur une grande échelle : « Les négociants indiens côtoient les commerçants arabes et ceux originaires de la côte orientale de l'Afrique dans les grands ports de la région, notamment Bahrein, Mascate, Lingah ou encore Bunder Abbas » (p. 380). Les plus importants sont les Indiens, « puissante élite transterritoriale, organisée en forts réseaux commerçants, aux assises familiales importantes qui leur permettent d'avoir des contacts dans les différentes zones. La figure du *bania* est respectée dans le Golfe. En tant que sujets de l'Empire des Indes, ces négociants indiens bénéficient tous d'un privilège, la protection britannique, qui leur garantissait au quotidien des avantages certains » (p. 381), ce qui nous renvoie, sous un autre angle, à l'emprise de l'Empire des Indes sur ces espaces khalijiens. Si le commerce de transit était important, deux produits régionaux

tenaient une place essentielle dans les échanges. Le premier était les perles, grande et traditionnelle production du Golfe. Il n'existe jusqu'à présent aucune histoire économique de leur production et de leur commerce mais l'ouvrage comble remarquablement cette lacune, précisant notamment les conditions de leur pêche. En fait, les perles ont permis au Golfe d'entrer à partir de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle dans la mondialisation ; le mouvement s'accéléra un siècle plus tard, les exportations perlières vers l'Europe et les États-Unis ne cessant de s'accroître ; en même temps, ce commerce « est mis en connexion avec plusieurs marchés régionaux dont les tailles varient, comme l'océan Indien et l'Asie du Sud » (p. 373). La fin du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècle sont un « véritable âge d'or » de ce commerce et les zones de pêche perlière sont des espaces « normés », sûrs, où patrouillent de manière continue Britanniques et Anglo-Indiens (p. 376). L'autre grande production, à partir des années 1860, ce sont les dattes. Il se produisit une véritable « fièvre dattière » lorsque les exportations, essentiellement en direction des États-Unis, se multiplièrent à ce moment-là, insérant réellement le Golfe où se trouvait sans doute la moitié des palmiers dattiers existant dans le monde, dans la globalisation économique, c'est-à-dire la mondialisation. La contrebande existait à l'évidence dans ces deux trafics, mais il faut y ajouter une contrebande des armes qui relève elle aussi, souligne l'auteure, de la mondialisation.

Bien entendu, aussi bien le commerce légal que la contrebande se faisaient essentiellement par la voie maritime : d'excellentes pages sont consacrées aux boutres et à leurs capitaines ou utilisateurs. Il fallait, pour qu'ils puissent croître, que la piraterie soit réduite. C'est le but de deux expéditions à partir de Bombay en 1809 et 1819 contre les tribus khalifiennes, plus précisément les Quawasimis. Le but est aussi, pour la vice-royauté, d'installer son hégémonie sur le Golfe, ce à quoi elle parvient sans de trop grandes difficultés. Mais, si cette hégémonie caractérise tout le XIX<sup>e</sup> siècle, à la fin de celui-ci elle est menacée par le retour des Français, et tout autant par l'arrivée des Russes et des Allemands, avec pour risque que le Golfe ne soit plus simplement un lac indo-britannique. C'est l'objet du dernier chapitre qui clôt ainsi le mouvement mis en place par l'ouvrage dont la première partie montre en cinq chapitres comment l'impérialisme anglo-indien a dominé progressivement le Golfe, cependant que la deuxième partie a pour but, en quatre chapitres, d'étudier comment les flux commerciaux se sont développés et ont permis l'intégration du Golfe dans la mondialisation.

Aussi à l'aise dans les analyses politiques, géostratégiques et géographiques que dans l'étude des flux économiques et de leurs variations, Guillemette Crouzet montre également une grande capacité à faire l'histoire vivante des hommes dont elle s'occupe. Les fresques et analyses concrètes sont nombreuses et réussies,

par exemple pour les trafiquants d'armes, les pêcheurs de perles ou les vendeurs d'esclaves. Il s'y ajoute plus de trente pages de sources, plus de quarante d'une bibliographie qui apprendra tout ou presque aux lecteurs français.

Au total, il s'agit d'un ouvrage totalement innovant, dont les qualités sont exceptionnelles, sans équivalent dans l'historiographie française, et absent également en tant que synthèse de l'historiographie anglo-saxonne. Un modèle d'histoire neuve, parfaitement réussie.

Jean-Pierre Poussou

Thomas Vaisset, *L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme*, Belin, 2017.

Version remaniée d'une thèse soutenue en décembre 2014, le livre que Thomas Vaisset consacre à l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu (1889-1964) supprimera, on l'espère, toute une vulgate, hagiographique ou hostile, qui enveloppe la figure marmoréenne du premier chancelier de l'ordre de la Libération. Participant au renouvellement de l'histoire navale contemporaine, initiée par le très regretté Hervé Coutau-Bégarie, cette biographie fait suite aux grands travaux doctoraux et postdoctoraux de Patrick Boueille, Jean-Baptiste Bruneau, Bernard Costagliola, Jean Martinant de Préneuf, Martin Motte et Philippe Vial. Sa biographie est également une histoire sociopolitique et intellectuelle de la Marine comme des élites navales du long premier xx<sup>e</sup> siècle, élites dont le « carme-amiral » fut un pur produit.

Issu d'une vieille famille de notables picards, dont le catholicisme, le patriotisme et le service de l'État sont autant d'évidences, Georges Thierry d'Argenlieu fait précocement le choix d'une carrière navale, dont il suit le *cursus honorum* : l'admission à l'École navale (1906), les années brestoises, enfin les premières affectations au sein de l'escadre de la Méditerranée. Au terme d'une longue conversion qui précède et accompagne la Grande Guerre, passée soit dans les ports de guerre (Toulon et Malte) soit en patrouille ASM dans l'Adriatique, le LV d'Argenlieu démissionne de la Marine en 1919. Son entrée chez les carmes de France marque moins une rupture que la continuation d'une lutte placée sous l'égide de sainte Jeanne d'Arc, dont il assiste à Rome à la canonisation, et de sainte Thérèse de Lisieux, dont les écrits contribuent à sa formation. Son dynamisme, sa science philologique, son enthousiasme réformateur assurent au père Louis de la Trinité de hautes fonctions jusqu'à recevoir la charge de provincial de Paris, au prix douloureux d'une rupture avec la province d'Avignon-Aquitaine, garante d'une tradition ascétique. Cette jeunesse, qui couvre la première partie du livre de Thomas Vaisset (p. 19-162), est restituée dans ses aspects socioculturels comme dans ses dimensions intellectuelles et spirituelles. C'est pour Thomas Vaisset, élève de Philippe Levillain, l'occasion de montrer la richesse de l'histoire intellectuelle du catholicisme à travers

la formation et les travaux d'un catholique hostile à toute déviante moderniste, assez proche de l'Action française, épouvanté au milieu des années 1930 par le spectre communiste, mais qui se révèle sincère et curieux, entretenant avec la pensée de Maritain, les recherches historiques et philologiques et la question de la psychologie un dialogue âpre mais fructueux, dont le monastère d'Avon est le centre. Chercheur au service historique de la Défense, dont la recherche passée et présente lui est bien connue, Thomas Vaisset offre également du milieu naval de la Belle Époque, de ses rituels et de ses préférences politiques, plus variées qu'on ne le pense, un tableau complet d'autant plus précieux que les grandes études disponibles sur les officiers de Marine de la Belle Époque et leurs milieux sont assez rares.

270

Si le retour sous l'uniforme du carme-réserviste, puis son engagement immédiat dans la France libre sont des moments décisifs, les années de guerre, qui bornent la seconde partie du livre, ont été vécues comme une seconde oblation dont l'esprit de « croisade » est un absolu mystique et patriotique. Échappant à la captivité, rejoignant le Royaume-Uni, où il intègre le premier cercle de la France libre, Georges Thierry d'Argenlieu prend une part initialement modeste d'aumônier naval. Ses talents d'organisateur comme son patriotisme intransigeant le conduisent vite aux avant-postes ultramarins de la France Libre : Dakar, où d'Argenlieu est blessé ; l'AEF, où il participe au ralliement du Gabon à de Gaulle ; le Canada, où les partisans de la France libre se déchirent, puis la Nouvelle-Calédonie, en 1941, où la nécessaire présence américaine fait craindre la rupture du lien colonial. En dépit d'un tempérament autoritaire, d'Argenlieu se montre au Canada comme en Nouvelle-Calédonie et justifie, par ses talents administratifs affûtés par ses années avonaises, la confiance amicale que lui porte le général, auquel le lient tant de traits sociaux, le douloureux compagnonnage de l'échec dakarais, mais aussi une commune idée de la France « de toujours ». Autant de talents qui sont toutefois loin de faire l'unanimité. L'ascension aux étoiles de l'ancien réserviste, promu capitaine de frégate durant la drôle de guerre, capitaine de vaisseau en 1941, mais vice-amiral, trois années plus tard, puis vice-président du Conseil supérieur de la Marine, suscite les railleries des « Barbaresques » et des anciens ADD. Le mépris colérique que le Français libre porte aux ralliés de 1943-1944, l'étrangeté de son statut presbytéral et monastique entretiennent en outre l'image perturbante d'un fanatique, semi-défroqué, que véhiculent les officiers supérieurs et généraux de Marine de Vichy alors même que tant de convictions autoritaires et conservatrices les lient. Les 165 pages qui forment la seconde partie de cette biographie offrent une vue détaillée de la Marine dans les heures les plus incertaines de ses divisions et de ses luttes.

La troisième partie de l'ouvrage porte sur les années 1945-1947, durant lesquelles Georges d'Argenlieu fut le haut-commissaire de la République en Indochine, avant d'être rappelé dans les conditions douloureuses d'une soi-disant démission. En recevant ce poste que lui confia de Gaulle, d'Argenlieu n'apportait aucune connaissance personnelle de l'Indochine, mais avait longuement réfléchi au destin de la France en Asie depuis son quartier général néo-calédonien puis dans les institutions de la France combattante et de la Marine. Travaillant dans des conditions diplomatiques compliquées par l'occupation chinoise du Nord-Vietnam – qui suit la reddition japonaise –, contesté par les hommes de Leclerc – que dominent les logiques militaires au Tonkin – ou encore subissant les impératifs ministériels après le départ du général de Gaulle, d'Argenlieu s'avère incapable de garder la haute main sur les négociations et se retrouve plus d'une fois contraint d'endosser des accords dépassant ses instructions avant de subir, dépassé, l'assaut de décembre 1946. L'amiral ne fut pas toutefois ce fanatique impérialiste, étranger à toute ouverture, que stigmatisent les thuriféraires de l'amiral Decoux, l'ancien gouverneur de Vichy, et du général Leclerc, son second. Thomas Vaisset montre un homme certes attaché à conserver à la France une position éminente dans le cadre d'une Indochine fédérale de cinq États, mais comprenant assez vite l'aspiration vietnamienne à l'unité comme à la souveraineté. Écrit dans un style vigoureux, abandonnant parfois le vocabulaire académique, la partie consacrée aux années indochinoises (p. 339-506) est un récit très étoffé, suivant au plus près la genèse et la suite des textes et des négociations franco-chinoises et franco-vietnamiennes, Vaisset donne ici une belle étude des relations militaropolitiques qui fait écho aux travaux de Pierre Journoud et de Philippe Vial.

Rendant, et c'est justice, à la vie de Georges d'Argenlieu, marin et carme, catholique fervent, gaulliste issu de la France conservatrice et maurrassienne, à ses choix comme à ses erreurs leur unité morale, sociale et spirituelle, Thomas Vaisset offre une très solide biographie intellectuelle et professionnelle qui intéressera un large spectre de chercheurs et d'universitaires. Un solide appareil bibliographique ainsi qu'un bel appareil de notes (p. 543-593) – malgré un exposé des sources succinct – font honneur au travail éditorial mené par Belin. Ce livre permettra également à des lecteurs curieux, comme aux étudiants, d'entrer par une belle porte au cœur de ces affaires nationales, navales et impériales qui scandèrent le déclin de la France au mitan du siècle dernier. Là n'est pas la moindre des qualités de ce livre très justement récompensé par les prix Amiral-Daveluy et Jean-Sainteny.

Patrick Louvier



## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet des Presses de l'université Paris-Sorbonne :

<http://pups.paris-sorbonne.fr/>

*La Maritimisation du monde  
de la préhistoire à nos jours*  
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe  
du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie  
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*  
Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire  
Un défi pour l'État*  
Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin  
Genèse et préambule  
1798-1800*  
Michel Jangoux

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine  
1763-1783*  
tome I. *L'Instrument naval*  
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne  
De Concarneau à la Corogne*  
XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>  
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands ports de commerce français et la mondialisation  
au XIX<sup>e</sup> siècle*  
Bruno Marnot



*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*  
Philippe Gardey  
préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956  
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894  
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805  
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006  
Robert Larin

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

*Les Marines de guerre européennes*

*XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

### « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVIII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart